UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 659/2013 VAN DE COMMISSIE

van 10 juli 2013

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 474/2006 tot opstelling van de communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van reizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG ([1]), en met name artikel 4 ([2]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 ([3]) is de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 bedoelde communautaire lijst opgesteld van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Unie.

(2) Overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 hebben een aantal lidstaten en het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) de Commissie in kennis gesteld van informatie die van belang is voor de actualisering van de communautaire lijst. Ook derde landen hebben relevante informatie meegedeeld. De communautaire lijst moet op basis daarvan worden bijgewerkt.

(3) De Commissie heeft alle betrokken luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks of via de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de naleving van de regelgeving door die maatschappijen, in kennis gesteld van de essentiële feiten en overwegingen die aan de basis liggen van haar beslissing om aan deze luchtvaartmaatschappijen een exploitatieverbod op te leggen in de Unie of om de voorwaarden te wijzigen van een exploitatieverbod voor een luchtvaartmaatschappij op de communautaire lijst.

(4) De Commissie gaf de betrokken luchtvaartmaatschappijen de gelegenheid om door de lidstaten ingediende documenten te raadplegen, om schriftelijke opmerkingen in te dienen en om een mondelinge uiteenzetting te geven aan de Commissie en aan het bij Verordening (EEG) nr. 3922/1991 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart ([4]) opgerichte Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

(5) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft van de Commissie updates ontvangen over het gezamenlijk overleg dat in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 en Uitvoeringsverordening (EG) nr. 473/2006 aan de gang is met de bevoegde autoriteiten en luchtvaartmaatschappijen van de volgende staten: Curaçao en Sint-Maarten, de Republiek Guinee, India, Iran, Kazachstan, Kirgizië, Mozambique en Nepal. Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft van de Commissie ook updates ontvangen over het technisch overleg met de Russische Federatie en het toezicht op Bolivia, Tadzjikistan en Turkmenistan.

(6) Het EASA heeft aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart uiteenzettingen gegeven over de resultaten van de analyse van de auditverslagen die de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) heeft uitgevoerd in het kader van haar uitgebreide Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP). De lidstaten werd verzocht prioriteit te geven aan platforminspecties van luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn in landen waarvoor de ICAO belangrijke veiligheidsproblemen (SSC) heeft vastgesteld of waarvoor het EASA heeft geconcludeerd dat het systeem voor toezicht op de veiligheid belangrijke tekortkomingen vertoont. In aanvulling op het overleg van de Commissie in het kader van Verordening (EG) nr. 2111/2005 maakt de prioriteit die wordt gegeven aan platforminspecties het mogelijk om verdere informatie te verkrijgen over de veiligheidsprestaties van de in die landen geregistreerde luchtvaartmaatschappijen.

(7) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart heeft geluisterd naar uiteenzettingen van het EASA over de resultaten van de platforminspecties in het kader van het programma voor de veiligheidsbeoordeling van buitenlandse luchtvaartuigen (SAFA), overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad ([5]).

(8) Het EASA heeft aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart ook uiteenzettingen gegeven over de projecten voor technische bijstand die het heeft uitgevoerd in landen waartegen maatregelen zijn genomen of die onder toezicht staan op grond van Verordening (EG) nr. 2111/2005. Het Comité is in kennis gesteld van de plannen en verzoeken om verdere technische bijstand en samenwerking, teneinde de administratieve en technische capaciteiten van burgerluchtvaartautoriteiten te verbeteren, zodat kan worden geholpen bij het oplossen van gevallen van niet-naleving van toepasselijke internationale normen. De lidstaten werd verzocht om ook deze verzoeken op bilaterale basis te beantwoorden, in overleg met de Commissie en het EASA. Bij deze gelegenheid heeft de Commissie de nadruk gelegd op het nut van het verstrekken van informatie aan de internationale luchtvaartgemeenschap, met name via de SCAN-databank van de ICAO, over technische bijstand die de Unie en haar lidstaten verlenen om de veiligheid van de luchtvaart in de wereld te verbeteren.

([1]) PB L 344 van 27.12.2005, blz.15.
([2]) PB L 143 van 30.4.2004, blz. 76.
([3]) PB L 84 van 23.3.2006, blz. 14.
([4]) PB L 373 van 31.12.1991, blz. 4.
([5]) PB L 296 van 25.10.2012, blz. 1.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie

(9) Sommige lidstaten hebben bepaalde handhavingsmaatregelen genomen op basis van een EASA-analyse van de resultaten van SAFA-platforminspecties van luchtvaartuigen van bepaalde luchtvaartmaatschappijen uit de EU, van normalisatie-inspecties van de EASA of van specifieke inspecties en audits door nationale luchtvaartautoriteiten. Zij hebben de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in kennis gesteld van deze maatregelen. Griekenland heeft op 1 december 2012 het bewijs luchtvaartexploitant (AOC) van Sky Wings ingetrokken en Spanje heeft op 10 april 2013 het AOC van Mint Lineas Aereas ingetrokken.

(10) Bovendien heeft Zweden de Commissie laten weten dat het zich zorgen maakt over een luchtvaartmaatschappij, geregistreerd als AS Avies in Estland, waarmee zich in Zweden in 2013 twee ernstige incidenten hebben voorgedaan, namelijk een overschrijding van de start- of landingsbaan in februari en een tijdelijk vermogensverlies van beide motoren tijdens het wegklimmen in mei. De bevoegde autoriteiten van Estland hebben het Comité laten weten dat ze een aantal maatregelen hebben genomen, waaronder verscherpte bewaking, wat inhoudt dat de luchtvaartmaatschappij een correctief actieplan (CAP) moet opstellen, en een toetsing van de aanvaarding door de veiligheidsmanager en de verantwoordelijke manager.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Democratische Republiek Congo

(11) Luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn in de Democratische Republiek Congo zijn sinds maart 2006 opgenomen in bijlage A ([1]). Na een recent initiatief van de bevoegde autoriteiten van de Democratische Republiek Congo (ANAC) om opnieuw actief overleg te plegen met de Commissie en het EASA, hebben zij de nodige bewijsstukken verstrekt om een alomvattende update van de luchtvaartmaatschappijen in bijlage A mogelijk te maken.

(12) De bevoegde autoriteiten van de Democratische Republiek Congo hebben de Commissie bij brief van 12 juni 2013 meegedeeld dat de luchtvaartmaatschappijen Air Baraka, Air Castilla, Air Malebo, Armi Global Business Airways, Biega Airways, Blue Sky, Ephrata Airlines, Eagles Services, GTRA, Mavivi Air Trade, Okapi Airlines, Patron Airways, Pegasus, Sion Airlines en Waltair Aviation een exploitatievergunning hebben gekregen. Aangezien de bevoegde autoriteiten van de Democratische Republiek Congo geen bewijs hebben geleverd waaruit blijkt dat het veiligheidstoezicht op deze luchtvaartmaatschappijen in overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen wordt uitgevoerd, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat alle luchtvaartmaatschappijen van de geactualiseerde lijst in bijlage A moeten worden opgenomen.

(13) De bevoegde autoriteiten van de Democratische Republiek Congo deelden bij brief van 12 juni 2013 ook mee dat de luchtvaartmaatschappijen Bravo Air Congo, Entreprise World Airways (EWA), Hewa Bora Airways (HBA), Mango Aviation, TMK Air Commuter en Zaabu International, die eerder waren opgenomen in bijlage A, geen exploitatievergunning hebben. Bijgevolg wordt geoordeeld dat deze luchtvaartmaatschappijen uit bijlage A moeten worden geschrapt.

(14) De bevoegde autoriteiten van de Democratische Republiek Congo verklaarden ook dat, in overeenstemming met het rechtsstelsel van het land, voor luchtvervoer zowel een exploitatievergunning als een AOC vereist is en dat tot nu toe geen van de bestaande exploitanten aan beide vereisten voldoet. Ondertussen is in april 2013 voor vijf exploitanten (Korongo, FlyCAA, Air Tropiques, ITAB en Kinavia) het vijfstappenproces voor certificering van de ICAO gestart. Dit zal naar verwacht eind september 2013 worden afgerond. Aan het einde van dit certificeringsproces zal het ANAC een lijst verstrekken van alle luchtvaartexploitanten die naar behoren geregistreerd zijn en in het bezit zijn van een geldig AOC.

(15) De Commissie nam nota van de toezegging van de bevoegde autoriteiten van de Democratische Republiek Congo, met name van de minister van Transport, en moedigt hen aan inspanningen te blijven leveren voor de instelling van een toezichtsysteem voor de burgerluchtvaart dat in overeenstemming is met de internationale veiligheidsnormen. De Commissie blijft zich ook inzetten om de recent hervatte actieve dialoog verder te ontwikkelen.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Republiek Guinee

(16) In december 2012 is gestart met formeel overleg met de bevoegde autoriteiten van de Republiek Guinee na de door de ICAO tijdens haar controle in april 2012 vastgestelde veiligheidsrisico's, waarbij een SSC was afgekondigd met betrekking tot de certificering van luchtvaartmaatschappijen.

(17) Na indiening van een CAP, dat vervolgens door de ICAO werd aanvaard en gevalideerd, heeft de ICAO op 29 mei 2013 aangekondigd dat zij het SSC heeft geschrapt.

(18) In januari 2013 vond in Brussel overleg plaats tussen de Commissie, bijgestaan door het EASA, en de bevoegde autoriteiten van de Republiek Guinee. Tijdens deze bijeenkomst hebben de bevoegde autoriteiten van de Republiek Guinee uitgebreid verslag gedaan over de recentste ontwikkelingen met betrekking tot de tenuitvoerlegging van het CAP dat in december 2012 bij de ICAO was ingediend.

(19) Volgens de bevoegde autoriteiten van de Republiek Guinee zijn de luchtvaartmaatschappijen Sahel Aviation Service, Eagle Air, Probiz Guinée en Konair bezig met hercertificering. Geen van deze maatschappijen vliegt naar het luchtruim van de Unie. De autoriteiten hebben ook meegedeeld dat het AOC van de luchtvaartmaatschappijen GR-Avia, Elysian Air, Brise Air, Sky Guinée Airlines en Sky Star Air is opgeschort.

([1]) Overwegingen 60 tot en met 64 van Verordening (EG) nr. 474/2006 van 22 maart 2006, PB L 84 van 23.3.2006, blz. 18.

(20) De bevoegde autoriteiten van de Republiek Guinee gingen akkoord om de Commissie op de hoogte houden van alle belangrijke ontwikkelingen betreffende de tenuitvoerlegging van de ICAO-normen, zodat de situatie regelmatig kan worden gecontroleerd.

(21) Als uit relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat er als gevolg van het niet-naleven van internationale veiligheidsnormen veiligheidsrisico's dreigen, zal de Commissie genoodzaakt zijn actie te ondernemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Indonesië

(22) Er is verder overleg met de bevoegde autoriteiten van Indonesië (DGCA) om na te gaan of de DGCA vooruitgang boekt bij het waarborgen van het veiligheidstoezicht op alle in Indonesië geregistreerde luchtvaartmaatschappijen in overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen.

(23) Na de videoconferentie tussen de Commissie, het EASA en het DGCA op 18 oktober 2012 ging de DGCA verder met het verbeteren van het Indonesische systeem voor veiligheidstoezicht op de luchtvaart en maakte het werk van de bevindingen die door de Federal Aviation Administration (FAA) van de VS waren vastgesteld tijdens de technische beoordeling in september 2012. Na de officiële publicatie van het FAA-verslag kwam het DGCA met de FAA bijeen en ging het akkoord met een CAP.

(24) In april 2013 verstrekte het DGCA aan de Commissie een gedetailleerd afschrift van het CAP met daarin de geboekte voortgang, en deelde het mee dat er een opleidingssysteem voor inspecteurs was ingesteld, dat de veiligheidsvoorschriften voor de luchtvaart waren herzien en dat er instructies voor het inspectiepersoneel waren goedgekeurd voor het gebruik van tweemotorige vliegtuigen over langere afstanden (ETOPS) en prestatiegebaseerde navigatie/navigatieprestatie-eisen (PBN/RNP) en opgesteld voor vluchtuitvoering bij alle weersomstandigheden (AWOPS).

(25) Het DGCA bevestigde dat de certificering van luchtvaartuigen, routes, luchthavenfaciliteiten, grondafhandeling, onderhoud, handboeken en bemanning van Citilink Indonesia administratief nog steeds onder het beheer van Garuda Indonesia vallen.

(26) De DGCA verstrekte ook actuele informatie over bepaalde luchtvaartmaatschappijen onder zijn toezicht. Het deelde mee dat aan twee nieuwe luchtvaartmaatschappijen een AOC was afgegeven, namelijk aan Martabuana Abadion op 18 oktober 2012 en aan Komala Indonesia op 8 januari 2013, en dat Intan Angkasa Air Services was gehercertificeerd. Aangezien het DGAC echter geen bewijs leverde waaruit blijkt dat het veiligheidstoezicht op deze luchtvaartmaatschappijen in overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen wordt uitgevoerd, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat deze luchtvaartmaatschappijen in bijlage A moeten worden opgenomen.

(27) Daarnaast deelde het DGCA mee dat het AOC van Sebang Merauke Air Charter op 18 september 2012 tijdelijk was opgeschort.

(28) De DGCA deelde mee en bewees dat het AOC van Metro Batavia op 14 februari 2013 was ingetrokken. Bijgevolg moet Metro Batavia uit bijlage A worden geschrapt.

(29) Op 25 juni 2013 gaf het DGCA een uiteenzetting aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Het DGCA stelde het Comité in kennis van de informatie die het in april 2013 aan de Commissie had verstrekt en bevestigde dat elke AOC-houder die zijn vloot wenst uit te breiden, daarvoor de goedkeuring van het DGCA moet krijgen en dat het DGCA die toestemming in bepaalde gevallen heeft geweigerd. Het DGCA was echter niet tussengekomen bij de uitbreidingsplannen van Lion Air, omdat het van oordeel was dat de maatschappij over voldoende middelen beschikte en afdoende was gecontroleerd. Betreffende het ongeval met een Boeing B737-800 van Lion Air op 13 april 2013 deelde het DGCA mee dat het voorlopige ongevalsverslag was gepubliceerd. Het verslag bevatte drie aanbevelingen betreffende het dalen onder minimumhoogte, procedures voor het overdragen van de besturing en de bijbehorende opleiding. Het DGCA beschreef nauwkeurig de maatregelen die het had genomen om de problemen in verband met het ongeval aan te pakken: onder meer had het een veiligheidsonderzoek van Lion Air uitgevoerd en erop toegezien dat de luchtvaartmaatschappij na het voorlopige verslag corrigerende maatregelen had genomen.

(30) Lion Air woonde de hoorzitting bij en beantwoordde vragen van de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Lion Air verklaarde dat het voldoende middelen kon krijgen om de gestage uitbreiding van de vloot te beheren, maar dat zij voor het bemannen van haar luchtvaartuigen genoegen nam met de minimale vergunningseisen voor zowel gezagvoerders als eerste officieren en geen bijkomende ervaring eiste. Wat het ongeval betreft, verklaarde de onderneming dat zij de aanbevelingen van het voorlopige ongevalsverslag in praktijk bracht, maar dat ze het eindverslag afwachtte om de onderliggende oorzaken vast te stellen. Lion Air verklaarde dat zij de veiligheid bevorderde en de gegevens van haar Flight Operations Quality Assurance-programma gebruikte om risico's vast te stellen. De onderneming verklaarde dat zij het certificaat van de Operational Safety Audit van de International Air Transport Association (IOSA) nog niet had gekregen.

(31) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart namen nota van de flinke vooruitgang die het DGCA heeft geboekt en van het plan om de FAA in augustus 2013 uit te nodigen voor een IASA-audit. De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart blijven het DGCA aanmoedigen om een luchtvaartsysteem in te stellen dat volledig beantwoordt aan de ICAO-normen.

(32) Wat Lion Air betreft, namen de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart met bezorgdheid nota van de beperkte ervaring van de piloten die door de maatschappij in dienst worden genomen en worden ingezet en van de antwoorden op vragen over het veiligheidsbeleid van de luchtvaartmaatschappij. De Commissie en het Comité zullen daarom de veiligheidsprestaties van de maatschappij nauwgezet blijven controleren.

Luchtvaartmaatschappijen uit Kazachstan

(33) Het overleg met de bevoegde autoriteiten van Kazachstan is actief voortgezet om na te gaan of de autoriteiten vooruitgang boeken bij het waarborgen van het veiligheidstoezicht op alle in Kazachstan geregistreerde luchtvaartmaatschappijen in overeenstemming met internationale veiligheidsnormen.

(34) Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 1146/2012 heeft Air Astana herhaaldelijk bij brieven van 23 november 2012, 30 januari 2013, 14 maart 2013, 29 maart 2013 en 13 mei 2013, aan de Commissie informatie verstrekt over haar veiligheidsprestaties en over wijzigingen van de vloot. Voorts verstrekte Air Astana een kopie van het nieuwe AOC en de nieuwe exploitatiespecificaties die op 22 april 2013 werden afgegeven. Door een aanpassing van de vloot zijn luchtvaartuigen van het type Fokker 50 niet langer opgenomen in de exploitatiespecificaties. Bijgevolg moet bijlage B van deze verordening dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(35) Op 12 juni 2013 had de Commissie, bijgestaan door het EASA, een technisch overleg met de bevoegde autoriteiten van Kazachstan en een vertegenwoordiger van Air Astana. Tijdens de bijeenkomst deelden de bevoegde autoriteiten van Kazachstan mee dat zij vooruitgang boeken bij een ambitieuze hervorming van de luchtvaartsector, waarmee zij het Kazachse wet- en regelgevingskader voor de luchtvaart in overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen willen brengen.

(36) Air Astana verstrekte tijdens de bijeenkomst meer informatie over de ontwikkeling van de vloot in de periode 2012-2014. De maatschappij deelde met name mee dat diverse luchtvaartuigen uitgefaseerd zijn en dat nieuwe luchtvaartuigen worden toegevoegd aan de huidige Boeing B767 en B757's en Airbus A320's, die al in bijlage B bij deze verordening zijn opgenomen. Alle nieuw aangekochte luchtvaartuigen zullen worden geregistreerd in Aruba. Zowel de bevoegde autoriteiten van Kazachstan als Air Astana hebben zich ertoe verbonden de Commissie op de hoogte te brengen zodra een nieuw luchtvaartuig wordt opgenomen in het AOC van Air Astana.

(37) De lidstaten en het EASA hebben daarnaast bevestigd dat de platforminspecties van Air Astana op Europese luchthavens in het kader van het SAFA-programma geen specifieke punten van bezorgdheid aan het licht hebben gebracht.

(38) De lidstaten zullen de daadwerkelijke naleving van de relevante veiligheidsnormen controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van Air Astana, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012. Als uit de resultaten van deze inspecties of uit andere relevante veiligheidsinformatie blijkt dat de internationale veiligheidsnormen niet worden nageleefd, zal de Commissie genoodzaakt zijn maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

(39) De Commissie blijft de ambitieuze hervorming van het burgerluchtvaartsysteem door de autoriteiten van Kazachstan steunen en verzoekt de autoriteiten om hun inspanningen voor de instelling van een systeem voor toezicht op de burgerluchtvaart dat voldoet aan de internationale veiligheidsnormen, vastberaden voort te zetten. Daartoe spoort zij de autoriteiten aan om de tenuitvoerlegging van het met de ICAO overeengekomen CAP voort te zetten en prioriteit te verlenen aan de twee openstaande SSC's en aan de hercertificering van alle exploitanten onder hun verantwoordelijkheid. Zodra de SSC's tot tevredenheid van de ICAO zijn afgesloten en de feitelijke tenuitvoerlegging van de ICAO-normen voldoende is gedocumenteerd, is de Commissie bereid om, bijgestaan door het EASA en de steun van de lidstaten, een veiligheidsbeoordeling ter plaatse uit te voeren om de geboekte voortgang te controleren en een toetsing door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart voor te bereiden.

Luchtvaartmaatschappijen uit Kirgizië

(40) De Commissie zet het overleg met de bevoegde autoriteiten van Kirgizië voort met het oog op het aanpakken van de veiligheidsrisico's die hebben geleid tot exploitatiebeperkingen voor alle luchtvaartmaatschappijen uit Kirgizië, met inbegrip van de capaciteiten van Kirgizië voor staatstoezicht op de veiligheid op het gebied van exploitatie en onderhoud van luchtvaartuigen. De Commissie wenst met name te verzekeren dat er voortgang wordt geboekt met betrekking tot sommige van de bevindingen van de USOAP-audit door de ICAO in 2009, die mogelijk een effect kunnen hebben op de veiligheid van de internationale luchtvaart.

(41) Op 23 mei 2013 hield de Commissie, bijgestaan door het EASA, technisch overleg met de bevoegde autoriteiten van Kirgizië teneinde luchtvaartmaatschappijen te identificeren waarvan de certificering en het toezicht voldoen aan de internationale veiligheidsnormen, waardoor een geleidelijke versoepeling van de beperkingen zou kunnen worden overwogen. In dit verband hebben de bevoegde autoriteiten van Kirgizië toegestemd erin informatie te verstrekken die nuttig kan zijn voor het boeken van enige vooruitgang. De Kirgizische vertegenwoordigers gingen er ook mee akkoord om actuele informatie te verstrekken over de corrigerende acties die ze hebben genomen als oplossing voor de openstaande ICAO-bevindingen, waardoor de zaak zou kunnen worden geëvalueerd.

(42) Tijdens de bijeenkomst bevestigden de Kirgizische autoriteiten dat op 8 november 2012 een AOC werd afgegeven aan Sky Bishkek. Aangezien de bevoegde autoriteiten van Kirgizië geen bewijs leverden waaruit blijkt dat het veiligheidstoezicht op deze luchtvaartmaatschappij in overeenstemming met de internationale veiligheidsnormen wordt uitgevoerd, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat luchtvaartmaatschappij Sky Bishkek in bijlage A moet worden opgenomen.

(43) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart verzoekt de bevoegde autoriteiten van Kirgizië om meer vaart te zetten achter de uitvoering van het met de ICAO overeengekomen CAP en alles in het werk te stellen om te garanderen dat het toezicht op de veiligheid van alle in Kirgizië geregistreerde luchtvaartmaatschappijen in overeenstemming is met de internationale veiligheidsnormen.

(44) Zodra de tenuitvoerlegging van het met de ICAO overeengekomen CAP en de feitelijke uitvoering van de ICAO-normen voldoende gedocumenteerd zijn, is de Commissie bereid om, bijgestaan door het EASA en met de steun van de lidstaten, een veiligheidsbeoordeling ter plaatse uit te voeren om na te gaan of de bevoegde autoriteiten van Kirgizië hun toezichtfuncties volgens de internationale normen kunnen uitoefenen en een toetsing door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart voor te bereiden.

Luchtvaartmaatschappijen uit Libië

(45) Het overleg met de bevoegde autoriteiten van Libië (LYCAA) gaat voort om na te gaan of Libië voortgang boekt bij de hervorming van zijn systeem voor de veiligheid van de burgerluchtvaart. In het bijzonder wordt nagegaan of het veiligheidstoezicht op alle in Libië geregistreerde luchtvaartmaatschappijen overeenkomstig de internationale veiligheidsnormen wordt uitgevoerd.

(46) Op 25 april 2013 leverde de LYCAA een verslag over de hercertificeringsactiviteiten van luchtvaartmaatschappij Libyan Airlines. In het verslag werd een vijfstappenprocedure volgens de aanbevelingen van de ICAO beschreven, maar er werd geen gedetailleerd bewijs geleverd van de bijbehorende inspectieactiviteiten. De Commissie vroeg om nadere gegevens en op 29 april 2013 leverde de LYCAA een samenvatting van de bevindingen, samen met de door Libyan Airlines genomen maatregelen om de bevindingen op de gecontroleerde gebieden te kunnen sluiten.

(47) Op 4 juni 2013 bracht de LYCAA de Commissie er schriftelijk van op de hoogte dat Libyan Airlines niet klaar was voor een eventuele opheffing van de beperkingen, daarbij verwijzend naar een verandering van het management van de luchtvaartmaatschappij en de daaruit voortvloeiende noodzaak om het effect van deze veranderingen op de operationele veiligheid van de luchtvaartmaatschappij te beoordelen.

(48) Op 26 juni 2013 gaf de LYCAA een uiteenzetting aan het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. De LYCAA informeerde het Comité over de ondernomen acties en de vooruitgang op het vlak van de hercertificering van Libische luchtvaartmaatschappijen. De LYCAA verklaarde dat zij geen enkele Libische luchtvaartmaatschappij kon aanbevelen voor vrijstelling van de huidige beperkingen. Zij verschafte termijnen voor het tijdstip waarop zij vermoedden dat de luchtvaartmaatschappijen het certificeringsproces zouden afronden. De LYCAA zei dat het verslag over het ongeval met de Airbus A330 van Afriqiyah Airways was gepubliceerd, en dat ze in overleg was met de ICAO en een aantal nationale luchtvaartautoriteiten over het verstrekken van bijkomende technische bijstand.

(49) De LYCAA bevestigde uitdrukkelijk aan de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart dat zij de huidige beperkingen voor alle luchtvaartmaatschappijen zou handhaven tot de vijfstappenprocedure voor hercertificering volledig is afgerond en alle belangrijke bevindingen zijn afgesloten. Daarna zouden afzonderlijke luchtvaartmaatschappijen toestemming kunnen krijgen om opnieuw commerciële vluchten naar de Unie uit te voeren, met toestemming van de Commissie en na een hoorzitting van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

(50) Voorts herhaalden de Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart dat de LYCAA voor elke gehercertificeerde luchtvaartmaatschappij gedetailleerde inlichtingen over de hercertificering moet bezorgen aan de Commissie en dat ze uitgebreid overleg moet plegen met de Commissie en de lidstaten over de desbetreffende audits, bevindingen, corrigerende maatregelen en afsluitende acties en over de bijzonderheden van de plannen voor permanent toezicht, vóór er een akkoord over de versoepeling van beperkingen kan worden gesloten. Als tegenover de Commissie en de lidstaten niet afdoende kan worden bewezen dat het hercertificeringsproces daadwerkelijk is afgerond en dat op duurzame wijze permanent toezicht overeenkomstig de ICAO-normen wordt uitgevoerd, zal de Commissie genoodzaakt zijn onmiddellijk maatregelen te nemen zodat de luchtvaartmaatschappijen geen activiteiten kunnen uitvoeren in de EU, IJsland, Noorwegen en Zwitserland.

Air Madagascar

(51) Er zijn exploitatiebeperkingen opgelegd aan luchtvaartmaatschappij Air Madagascar; overeenkomstig Verordening (EU) nr. 390/2011 is deze maatschappij opgenomen in bijlage B. Op 24 mei 2013 diende luchtvaartmaatschappij Air Madagascar een verzoek in om het luchtvaartuig van het type Boeing B737 met registratiemerkteken 5R-MFL toe te voegen aan de lijst van luchtvaartuigen van het type Boeing B737 die reeds in bijlage B zijn opgenomen.

(52) Air Madagascar verklaarde en bewees dat de veiligheidsprestaties van haar vloot verbeterd zijn. De bevoegde autoriteiten van Madagaskar (ACM) deelden mee dat, met betrekking tot activiteiten die worden uitgevoerd met het luchtvaartuig van het type Boeing B737, zij tevreden zijn met het huidige nalevingsniveau van Air Madagascar inzake de ICAO-vereisten. De lidstaten en het EASA bevestigden dat de platforminspecties op Europese luchthavens in het kader van het SAFA-programma geen specifieke punten van bezorgdheid aan het licht hebben gebracht.

(53) Rekening houdend met de veiligheidsprestaties van de activiteiten die door Air Madagascar worden uitgevoerd met de luchtvaartuigen van het type Boeing B737 en overeenkomstig de gemeenschappelijke criteria, is de Commissie, na advies van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart, van mening dat het luchtvaartuig van het type Boeing B737 met registratiemerkteken 5R-MFL naar de Unie mag vliegen. Bijgevolg moet bijlage B worden gewijzigd om de exploitatie van het luchtvaartuig van het type Boeing B737 met registratiemerkteken 5R-MFL toe te staan.

(54) De lidstaten zullen de daadwerkelijke naleving van de relevante veiligheidsnormen blijven controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van Air Madagascar, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Islamitische Republiek Mauritanië

(55) Alle in Mauritanië geregistreerde luchtvaartmaatschappijen zijn sinds december 2012 [1] geschrapt uit bijlage A in het licht van een aantal factoren: de grote voortgang die is gerapporteerd door de bevoegde autoriteiten van Mauritanië (ANAC) bij het verhelpen van door de ICAO vastgestelde tekortkomingen betreffende de naleving van internationale normen, het verhelpen van tekortkomingen die waren vastgesteld bij de initiële certificering van luchtvaartmaatschappij Mauritania Airlines International (MAI), de bevestiging dat MAI bij het hervatten van vluchten naar de Unie na februari 2013 alleen naar Las Palmas de Gran Canaria in Spanje zal vliegen, en de toezegging van de Commissie om een veiligheidsbeoordeling ter plaatse uit te voeren om de bevredigende tenuitvoerlegging van de door de ANAC en MAI gerapporteerde maatregelen te bevestigen.

(56) De Commissie legde van 14 tot 18 april 2013 een beoordelingsbezoek ter plaatse af betreffende de luchtvaartveiligheid in Mauritanië, bijgestaan door het EASA en met technische ondersteuning van de lidstaten.

(57) Tijdens het bezoek bewees de ANAC tegenover het beoordelingsteam haar sterke vastberadenheid en bekwaamheid om te voldoen aan de luchtvaartveiligheidsnormen van de ICAO en om op duurzame wijze haar verantwoordelijkheid te nemen met betrekking tot de certificering van en het toezicht op luchtvaartmaatschappijen onder haar verantwoordelijkheid. Het beoordelingsteam was met name van mening dat de ANAC voortgang had laten zien bij de tenuitvoerlegging van het CAP, dat gericht is op de naleving van de ICAO-normen, dat zij beschikt over het nodige gekwalificeerde personeel en de benodigde voorschriften en procedures, dat zij een alomvattend en passend toezichtplan hanteert en ten uitvoer legt, en dat zij een systeem heeft ingesteld voor het aanpakken van vastgestelde veiligheidsproblemen. Bij het opstellen van deze mening werd rekening gehouden met de huidige beperkte omvang en activiteiten van de luchtvaartindustrie in Mauritanië en de recente herstructurering van de ANAC.

(58) Het beoordelingsteam bezocht ook MAI en kreeg bewijs dat de luchtvaartmaatschappij in staat is om als exploitant te voldoen aan de luchtvaartveiligheidsnormen van de ICAO, in het bijzonder wat betreft luchtwaardigheid, kwalificatie en opleiding, handleidingen en veiligheidsprocedures en identificatie en oplossing van veiligheidsproblemen die zijn vastgesteld tijdens interne en externe controles, zoals bij de toezichtactiviteiten van de ANAC.

(59) Het beoordelingsteam was echter ook van mening dat de ANAC en MAI de daadwerkelijke tenuitvoerlegging van bepaalde internationale eisen moeten voortzetten, met name op het gebied van specifieke en herhaalde opleiding van technisch personeel, aanpassing en actualisering van handleidingen, procedures en checklists, systematisch toezicht op en documentatie van alle voortdurende toezichtactiviteiten en een verbeterd systeem voor de rapportage en analyse van incidenten. MAI moet ook haar veiligheidsbeheersysteem (SMS) en haar analyse van vluchtgegevens verder uitvoeren.

(60) De ANAC en MAI werden gehoord door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart op 26 juni 2013. Tijdens de bijeenkomst gaven de ANAC en MAI bijzonderheden over de vorderingen die zijn gemaakt op het vlak van de aanbevelingen die tijdens de controle ter plaatse werden gedaan. De ANAC bracht verslag uit over de actualisering van de procedures, de checklist, het opleidingsplan, het toezichtplan en het opleidingsprogramma. De ANAC leverde ook bewijs van de uitvoering van gerichte inspecties bij MAI en van een brede bewustmakingscampagne over de melding van incidenten, en verstrekte informatie over een verbeterde toegang tot technische informatie van fabrikanten van motoren. De ANAC verklaarde dat ze MAI onder nauwlettend toezicht hield, inclusief talrijke platforminspecties, en dat ze indien nodig krachtdadig optrad.

(61) MAI meldde dat zij met vluchten naar Las Palmas de Gran Canaria was begonnen op 8 mei 2013 en dat zij een actieplan had opgesteld om alle aanbevelingen van het evaluatieteam op te volgen. De meeste acties van het plan waren afgesloten, met inbegrip van onder meer het bijwerken van handboeken, nieuwe procedures en de benoeming van een kwaliteits- en veiligheidsmanager. MAI was het ermee eens dat vooruitgang was geboekt met de uitvoering van het SMS, maar dat het systeem nog niet volledig operationeel was.

(62) Tijdens de eerste twee platforminspecties van MAI-luchtvaartuigen door Spanje, op 8 en 22 mei 2013, kwamen een aantal bevindingen aan het licht, hoofdzakelijk met betrekking tot onderhoudsomstandigheden, maar het aantal en de ernst daalde tijdens een derde platforminspectie op 12 juni. Spanje bevestigde dat MAI informatie had verstrekt om de openstaande bevindingen, die nog steeds door Spanje werden onderzocht, te kunnen sluiten.

(63) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart was verheugd over de grote vooruitgang die de ANAC en MAI hebben geboekt bij de tenuitvoerlegging van internationale veiligheidsnormen en moedigde hen aan met dezelfde vastberadenheid te blijven werken aan verbetering. De ANAC en MAI werden verzocht regelmatig, ten minste tweemaal per jaar, verslag uit te brengen aan de Commissie over hun vooruitgang bij de tenuitvoerlegging van de ICAO-vereisten en bij de opvolging van de nog openstaande aanbevelingen, met name wat betreft het systeem voor de melding en analyse van incidenten van de ANAC en de uitvoering van het SMS en de analyse van vluchtgegevens van MAI. De ANAC verbond zich ertoe de

[1] Overwegingen 71 tot en met 81 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1146/2012 van de Commissie, PB L 333 van 5.12.2012, blz. 7.

Commissie in te lichten over nieuwe commerciële luchtvaartmaatschappijen die door de ANAC zouden worden gecertificeerd.

(64) De lidstaten zullen de daadwerkelijke naleving van de relevante veiligheidsnormen controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van in Mauritanië geregistreerde luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

(65) Als uit de resultaten van platforminspecties of uit andere relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de internationale veiligheidsnormen niet worden nageleefd, zal de Commissie genoodzaakt zijn maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit Mozambique

(66) De bevoegde autoriteiten van Mozambique (Instituut voor de burgerluchtvaart van Mozambique — IACM) en vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappij Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) hielden overleg met de Commissie en het EASA in Brussel op 31 mei 2013. Het IACM heeft uitvoerig inlichtingen verstrekt over de huidige stand van uitvoering van het bij de ICAO ingediende CAP. De LAM deed uitvoerig verslag over de mate waarin internationale veiligheidsnormen in hun structuur en dagelijkse activiteiten zijn opgenomen, evenals over haar uitbreidingsplannen.

(67) De bevoegde autoriteiten van Mozambique gaven een gedetailleerde uiteenzetting over de interne structuur en de personeelsbezetting van hun organisatie en beschreven de omvang en de inhoud van hun activiteiten. De verschillende stromen van eerdere en huidige activiteiten, samen met de respectieve tijdslijnen, werden verkend en in het licht van het met de ICAO overeengekomen CAP geplaatst. Voor de meeste van deze acties is de tenuitvoerleggingstermijn half juni 2013. Het aantal en de omvang van de acties, evenals de strakke deadlines, geven aan dat de autoriteiten vastberaden zijn. Om een realistische uitvoering mogelijk te maken, zou het kunnen dat het schema moet worden aangepast. De autoriteiten leken zich hier ten volle van bewust en zijn sommige van de in het CAP genoemde deadlines aan het herzien. Binnenkort wordt een herziene versie van het CAP ingediend bij de ICAO. De belangrijkste gebieden die pas in 2014 of 2015 zullen worden aangepakt, houden verband met specifieke aspecten van het wettelijk kader, resterende organisatorische kwesties in de interne structuur van de autoriteit en onderwerpen inzake luchtwaardigheid. Alle luchtvaartexploitanten hebben de vijfstappenprocedure voor hercertificering doorlopen. Uiteindelijk zijn acht exploitanten (Linhas Aéreas de Moçambique LAM S.A., Moçambique Expresso SARL MEX, CFM-TTA S.A., Kaya Airlines Lda, CR Aviation, Coastal Aviation, CFA-Mozambique S.A., TTA SARL) nu volledig gecertificeerd. Van vijf maatschappijen (Emilio Air Charter Lda, Aero-Serviços SARL, Helicopteros Capital Lda, UNIQUE Air Charter Lda, ETA Air Charter Lda) is de AOC opgeschort.

(68) De vertegenwoordigers van de LAM gaven een gedetailleerde uiteenzetting over het bedrijf, inclusief een overzicht van de interne structuur, het personeel en de omvang van de activiteiten, en beschreven de opleidingsactiviteiten en de verschillende operationele partnerschappen die het bedrijf is aangegaan. De luchtvaartmaatschappij heeft strategische partnerschappen opgezet met andere luchtvaartmaatschappijen in Portugal, Kenia, Zuid-Afrika, Angola, Zambia en Ethiopië (Moçambique Expresso MEX is een dochteronderneming van de aanvoerende luchtvaartmaatschappij die volledig in handen is van LAM), opleidingsorganisaties (in Zuid-Afrika en Ethiopië) en onderhoudsorganisaties (in Portugal, Brazilië, Zuid-Afrika en Kenia). De interne veiligheidsbeheersystemen werden beschreven samen met de geplande uitvoering van de volgende fasen. Fase I (planning en organisatie) is grotendeels voltooid tot 2011 (sommige lopende activiteiten zullen worden afgerond in 2014). Fase II (reactieve processen) is grotendeels uitgevoerd tussen 2005 en 2009. Twee processen moeten tegen 2014 worden afgerond. De meeste acties van fase III (proactieve en voorspellende processen) zijn lopende. De einddatum is vastgesteld in de periode 2014-2015. Drie processen zijn uitgevoerd in 2009. Het merendeel van fase IV (operationele veiligheidswaarborging & voortdurende verbetering) zal worden uitgevoerd in de periode 2014-2015. Eén proces werd in 2009 afgerond.

(69) LAM gaf ook toelichting bij haar uitbreidingsstrategie, met inbegrip van nieuwe routes en de ontwikkeling van de vloot.

(70) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart was verheugd over de door de bevoegde autoriteiten van Mozambique gerapporteerde voortgang bij het herstellen van de door de ICAO vastgestelde tekortkomingen en moedigde hen aan om de werkzaamheden voor het instellen van een luchtvaartsysteem dat volledig voldoet aan de ICAO-normen, te voltooien.

Luchtvaartmaatschappijen uit Nepal

(71) Uit de resultaten van een ICAO-audit in mei 2009 bleek dat Nepal het merendeel van de internationale veiligheidsnormen niet daadwerkelijk naleeft. Hoewel geen SSC's werden vastgesteld, bleek uit de audit dat de Nepalese bevoegde autoriteit niet in staat was een effectieve uitvoering van de internationale veiligheidsnormen te waarborgen op het gebied van luchtvaartactiviteiten, luchtwaardigheid en ongevallenonderzoek, en dat er belangrijke bevindingen waren die ook een effect hebben op de bekwaamheid van het land op het gebied van primaire luchtvaartwetgeving en burgerluchtvaartregels, burgerluchtvaartorganisatie en vergunningen en opleidingen van het personeel.

(72) In twee jaar tijd (augustus 2010 — september 2012) hebben zich in Nepal vijf dodelijke ongevallen voorgedaan met in Nepal geregistreerde vliegtuigen, waarbij een aantal EU-burgers betrokken waren. Voorts deden zich nog drie ongevallen voor in 2013.

(73) Het overleg met de bevoegde autoriteiten van Nepal ging van start in oktober 2012, op grond van veiligheidsgerelateerde tekortkomingen die waren vastgesteld tijdens de USOAP-audit van de ICAO in mei 2009 en het hoge aantal ongevallen met dodelijke afloop in een korte periode. Er zijn momenteel geen Nepalese luchtvaartmaatschappijen actief in de Unie.

(74) Als onderdeel van het overleg ontving de Commissie documentatie over de toezichtactiviteiten die in 2012 en 2013 door de bevoegde autoriteiten van Nepal waren gepland en uitgevoerd. Uit de beoordeling van deze documentatie bleek dat er nog altijd enkele veiligheidstekortkomingen waren en dat de toezichtactiviteiten onvoldoende leken voor het controleren van de geïdentificeerde veiligheidsrisico's.

(75) De Commissie, bijgestaan door het EASA, hield op 30 mei 2013 in Brussel technisch overleg met de bevoegde Nepalese autoriteiten (CAAN). Tijdens dit overleg gaf de CAAN een grondige verklaring van de situatie en verstrekte informatie over de controle van veiligheidsrisico's. Uit de toelichtingen van Nepal bleek dat de toezichtactiviteiten vollediger waren dan in eerder door Nepal verstrekte inlichtingen werd vermeld. De CAAN verstrekte ook informatie over de follow-up van de aanbevelingen die in onderzoekrapporten over ongevallen werden gedaan en over verscheidene veiligheidsinitiatieven. Deze veiligheidsinitiatieven omvatten de vaststelling van veiligheidsdoelstellingen en -doelen. De daadwerkelijke tenuitvoerlegging van alle veiligheidsinitiatieven moet leiden tot een beter toezicht op en een betere controle van veiligheidsrisico's. De inlichtingen die tijdens de bijeenkomst door de CAAN werden verstrekt, zullen verder worden gecontroleerd door onderzoek van de documentatie.

(76) Luchtvaartmaatschappij SITA Air Plc Ltd nam ook aan het technisch overleg deel en verstrekte informatie over haar aan veiligheid gerelateerde activiteiten en de communicatie met de CAAN. SITA Air was betrokken bij een dodelijk ongeval in september 2012 en gaf toelichting bij de lessen die ze uit dit ongeval had getrokken.

(77) De CAAN en de Nepalese luchtvaartsector staan nog altijd voor enkele uitdagingen, waaronder het aanwerven en behouden van voldoende deskundig personeel en de uitvoering van luchtvaartactiviteiten in een zeer veeleisende bergachtige omgeving. De CAAN toonde aan dat zij werk maakt van deze uitdagingen en de Commissie zal daarom de situatie in Nepal blijven controleren.

(78) De ICAO voert in juli 2013 een coördinatie- en valideringsmissie (ICVM) ter plaatse uit in Nepal en het lijkt verstandig om de resultaten van dat ICAO-bezoek af te wachten alvorens de beoordeling van de veiligheidssituatie in Nepal af te ronden.

(79) Als uit de resultaten van de ICAO-audit of uit andere relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de veiligheidsrisico's niet afdoende worden beheerst, zal de Commissie genoodzaakt zijn maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Filipijnen

(80) Het overleg met de bevoegde autoriteiten van de Filipijnen (CAAP) wordt voortgezet met het oog op de controle van de corrigerende maatregelen die de CAAP heeft genomen om de veiligheidskwesties te verhelpen die in 2012 en 2013 aan het licht zijn gekomen tijdens controles door zowel de ICAO als de Federal Aviation Administration (FAA) van de VS.

(81) De CAAP deelde mee dat de ICAO in februari 2013 een ICVM heeft uitgevoerd en dat de ICAO op 1 maart 2013 schriftelijk aan de CAAP heeft meegedeeld dat de Filipijnen met de genomen corrigerende maatregelen de twee SSC's die waren vastgesteld tijdens de USOAP-audit van de ICAO in oktober 2009 en de ICVM in oktober 2012, succesvol heeft aangepakt en opgelost.

(82) Bijgevolg hield de Commissie, bijgestaan door het EASA en vertegenwoordigers van de lidstaten, op 16 april 2013 een bijeenkomst met de CAAP en luchtvaartmaatschappijen Philippine Airlines en Cebu Pacific Airways om de voortgang te bespreken die is geboekt bij het verhelpen van de openstaande problemen die waren vastgesteld tijdens het door de Commissie geleide bezoek ter plaatse van de ICAO, de FAA en de Unie in oktober 2010.

(83) Tijdens de bijeenkomst bevestigde de CAAP dat zij een vijfstappenprocedure voor certificering heeft ingevoerd, tegelijk met een hervalidatieproces dat voor alle bestaande luchtvaartmaatschappijen wordt uitgevoerd. Zeven grote en negen kleine luchtvaartmaatschappijen hebben dat proces voltooid, waaronder Philippine Airlines (PAL) en Cebu Pacific Air (CEB). De CAAP deed verslag van de instelling van een tweesystemenaanpak voor toezicht op luchtvaartmaatschappijen, waarbij een Certificate Management Office (CMO) met 24 inspecteurs is opgericht voor toezicht op PAL en CEB alleen; de andere luchtvaartmaatschappijen vallen onder het toezicht van de Operations and Airworthiness Departments.

(84) De CAAP verklaarde tevens dat zij de kwestie van de duurzaamheid van het systeem aanpakte door het salaris van het personeel te verhogen om inspectiepersoneel uit de industrie aan te kunnen trekken. Tevens zijn er opleidingsprogramma's voor inspecteurs ingevoerd. De CAAP voerde echter geen formele inspectie uit van de systemen voor kwaliteitsbeheer (QMS) of de SMS van de luchtvaartmaatschappijen onder haar toezicht.

(85) PAL deelde mee dat zij een vloot van 44 luchtvaartuigen heeft (Boeing B747 en B777, Airbus A340, A330 en A320/319) met nog 68 luchtvaartuigen in bestelling (44 Airbus A321's, 20 A330's en 4 A340's). Het SMS bevatte de doelstelling om gebeurtenissen die een slechte invloed hebben op de veiligheidsnormen met 10 % te verlagen ten opzichte van vorig jaar. De gegevens van de vluchtgegevenscontrole (FDM) zijn voor 95 tot 100 % van de vluchten onderzocht, waarbij de nadruk lag op instabiele naderingen en voorvallen met het grondnaderingswaarschuwingssysteem (GWPS). In het kader van de QMS werden in 2012 260 inspecties uitgevoerd, waarbij 94 inbreuken tegen de bedrijfsprocedures werden vastgesteld, die verschilden van de bevindingen van de CAAP omdat er meer opleidingsproblemen werden vastgesteld. Cebu Pacific Air deelde mee dat de vloot jaarlijks met

7 % groeit. In 2013 werd de vloot uitgebreid met twee Airbus A330's waarmee in juni langeafstandsvluchten werden begonnen. Het doel was om tegen eind 2013 over 47 luchtvaartuigen te beschikken. Naar aanleiding van de vergadering voerde de Commissie, bijgestaan door de lidstaten, een bezoek ter plaatse uit in de Filipijnen van 3 tot en met 7 juni 2013.

(86) Uit dit bezoek werd geconcludeerd dat de CAAP nog moderne technieken voor veiligheidsbeheer in de luchtvaart moet invoeren, zowel bij de luchtvaartmaatschappijen onder haar toezicht als intern. Op operationeel gebied is er nog altijd onvoldoende aandacht voor menselijke factoren en SMS-procedures.

(87) Hoewel binnen de CAAP nog veel werk moet worden verricht, bleek uit het bezoek echter duidelijk dat de directeur-generaal voor de burgerluchtvaart duidelijke maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat de CAAP haar dagelijkse werkzaamheden doeltreffender uitvoert. Bovendien werd opgemerkt dat er plannen zijn om het probleem van de vergrijzing van het inspecteurskader aan te pakken door een beter salaris te bieden, zodat gemakkelijker kan worden gerekruteerd uit de industrie, en om externe deskundigen in te schakelen zodat het risico op lacunes in het toezicht op de luchtvaartmaatschappijen wordt beperkt. Kortom, het toezicht van de CAAP op haar luchtvaartmaatschappijen verliep in wezen naar behoren, hoewel er nog enkele zwakke punten waren, met name op het gebied van opleiding, normalisatie, kwaliteitsbeheer en systemen voor veiligheidsbeheer.

(88) Wat de luchtvaartmaatschappijen betreft, kon zowel PAL als Cebu Pacific Air aantonen dat zij beschikten over een doeltreffende procedure voor veiligheidsbeheer en dat zij konden waarborgen dat ze beantwoordden aan de toepasselijke veiligheidsvoorschriften. Op het moment van het bezoek deed zich bij Cebu Pacific Air echter een ongeval voor dat vragen opriep over hun vluchtuitvoeringscontrole. Bijgevolg besloot Cebu Pacific Air niet aan de hoorzitting van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart deel te nemen, om zich te kunnen concentreren op de aanpak van veiligheidsproblemen die tijdens de lopende veiligheidsonderzoeken aan het licht komen.

(89) Tijdens het bezoek werkte de CAAP de lijst van de huidige AOC's bij, waaruit blijkt dat momenteel 32 luchtvaartmaatschappijen door de CAAP zijn gecertificeerd. Bijlage A moet dienovereenkomstig worden bijgewerkt.

(90) Op 26 juni 2013 gaven de CAAP en PAL een uiteenzetting voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. De CAAP gaf nader uitleg over de lopende acties om duurzaamheid te waarborgen, waaronder de aanpak van de personeelsproblematiek, de levering van IT-apparatuur, het opstellen van een nationaal veiligheidsprogramma, de actualisering van de wetgeving en de verbetering van de opleiding, in het bijzonder over SMS.

(91) Naast een bespreking van de punten die tijdens de bijeenkomst van 16 april 2013 werden aangehaald, verstrekte PAL informatie over de maatregelen die zijn genomen om tegemoet te komen aan de opmerkingen die zijn gemaakt tijdens het plaatsbezoek. Wat hun uitbreidingsplannen betreft, gaf de maatschappij toe dat het aanwerven van een geschikt aantal piloten een uitdaging vormde, maar zij merkte op dat de nieuwe luchtvaartuigen tevens de oudere vliegtuigen zouden vervangen en dat de uitbreiding bijgevolg beheersbaar was.

(92) Rekening houdend met het veiligheidstoezicht van de CAAP en het vermogen van PAL om ervoor te zorgen dat de relevante veiligheidsvoorschriften voor de luchtvaart daadwerkelijk worden nageleefd, wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat luchtvaartmaatschappij Philippine Airlines moet worden geschrapt uit bijlage A.

(93) De lidstaten zullen de daadwerkelijke naleving van de relevante veiligheidsnormen controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van PAL, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012. Als uit de resultaten van deze inspecties of uit andere relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de internationale veiligheidsnormen niet worden nageleefd, zal de Commissie genoodzaakt zijn maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

(94) De Commissie en het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart putten echter vertrouwen uit de maatregelen van de CAAP om de nog openstaande veiligheidsproblemen op te lossen, en zij zullen de situatie nauwlettend blijven controleren met het oog op verdere evaluatie van de zaak tijdens de volgende vergaderingen van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

Luchtvaartmaatschappijen uit de Russische Federatie

(95) Luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd door sommige in de Russische Federatie geregistreerde luchtvaartmaatschappijen en die naar luchthavens in de Unie vliegen, worden met prioriteit onderworpen aan SAFA-platforminspecties ter controle van de naleving van de internationale veiligheidsnormen. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten en het EASA blijven hun tegenhangers in de Russische Federatie informeren over de vastgestelde bezorgdheden en nodigen hen uit actie te ondernemen om de niet-naleving van ICAO-normen te verhelpen.

(96) Ondertussen zet de Commissie de dialoog over veiligheidskwesties in de luchtvaart met de bevoegde autoriteiten van de Russische Federatie voort, in het bijzonder om te verzekeren dat de huidige risico's als gevolg van slechte veiligheidsprestaties van in de Russische Federatie geregistreerde luchtvaartmaatschappijen op afdoende wijze worden ingeperkt.

(97) Op 13 juni 2013 hield de Commissie, bijgestaan door het EASA en verscheidene lidstaten, een bijeenkomst met de vertegenwoordigers van het Russische Federale Agentschap voor Luchtvervoer (FATA). Het FATA gaf een update van de maatregelen die de autoriteit en de betrokken luchtvaartmaatschappijen hebben genomen om de bevindingen die tijdens SAFA-platforminspecties zijn vastgesteld, te verhelpen. Het FATA verklaarde met name

dat één luchtvaartmaatschappij onder speciaal toezicht was geplaatst, terwijl het AOC van een andere maatschappij was ingetrokken.

(98) Het FATA deelde tijdens het overleg mee dat in de eerste helft van 2013 Vim Airlines herhaaldelijk was gecontroleerd en verklaarde dat op basis van de auditresultaten Vim Airlines op een aanvaardbaar veiligheidsniveau opereerde. Over Red Wings deelde het FATA mee dat de luchtvaartmaatschappij na de opschorting van haar AOC in februari 2013, belangrijke bedrijfsontwikkelingen had ondergaan. Afhankelijk van het resultaat van de inspectie van de maatschappij, die op het tijdstip van de bijeenkomst aan de gang was, zou toestemming kunnen worden gegeven om de commerciële luchtvaartactiviteiten te hervatten. De Commissie pleitte ervoor grondig te controleren of Red Wings klaar was voor commerciële luchtvaartactiviteiten naar de EU alvorens dergelijke vluchten opnieuw toe te laten en verzocht om daarover te worden geïnformeerd vóór de volgende vergadering van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

(99) Na de vergadering verstrekte het FATA nog meer informatie. Het agentschap meldde met name dat Red Wings opnieuw toestemming had gekregen om commerciële vluchten uit te voeren vanaf 17 juni 2013.

(100) De Commissie, het EASA en de lidstaten zullen de veiligheidsprestaties van luchtvaartmaatschappijen die in de Russische Federatie geregistreerd zijn en naar de Unie vliegen, nauwgezet blijven controleren. De Commissie zal informatie over de veiligheid met de bevoegde Russische autoriteiten blijven uitwisselen om te kunnen bevestigen of de bevindingen die tijdens SAFA-platforminspecties zijn vastgesteld, afdoende door de betrokken luchtvaartmaatschappijen zijn verholpen.

(101) Als uit de resultaten van platforminspecties of uit andere relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de internationale veiligheidsnormen niet worden nageleefd, zal de Commissie genoodzaakt zijn maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

Sudan

(102) Het overleg met de Sudanese Autoriteit voor de burgerluchtvaart (SCAA) werd voortgezet, om na te gaan of Sudan vooruitgang boekt bij de hervorming van het veiligheidssysteem voor de burgerluchtvaart om de veiligheidsproblemen aan te pakken die door de ICAO zijn vastgesteld tijdens de USOAP-audit in 2006 en de ICVM in december 2011. Deze controles leidden tot een SSC in verband met het certificeringsproces voor de afgifte van Air Operator Certificates.

(103) Op 3 januari 2013 stelde de SCAA de Commissie in kennis dat de SCAA zijn toezichtsmogelijkheden heeft verbeterd, met inbegrip van het systeem voor de certificering van en het toezicht op luchtvaartmaatschappijen, onderhoudsorganisaties en goedgekeurde opleidingsorganisaties. De ICAO heeft derhalve, na een ICVM in mei 2012, het SSC geschrapt.

(104) Hierna hield de Commissie, bijgestaan door het EASA, op 29 april 2013 overleg met de SCAA. De SCAA deelde mee dat het nu een autonome organisatie met een eigen begroting was, dat er door inschakeling van externe deskundigen verbeteringen waren aangebracht aan het Sudanese systeem voor de veiligheid van de luchtvaart, dat er actief lokaal werd gerekruteerd en dat de salarissen werden verhoogd om te kunnen concurreren met de industrie. De SCAA verklaarde dat slechts zes luchtvaartmaatschappijen gecertificeerd waren voor internationale vluchten (Sudan Airways, Marshland Aviation, Badr Airlines, Sun Air Aviation, Nova Airways en Tarco Air) en dat nog eens zeven luchtvaartmaatschappijen binnenlandse vluchten mochten uitvoeren. De SCAA deed verslag over de resultaten van de ICVM in mei 2012 en merkte op dat de ICAO-normen nu daadwerkelijk in hoge mate werden uitgevoerd, met name wat betreft luchtvaartactiviteiten en luchtwaardigheid.

(105) De SCAA deelde voorts mee dat zij een risicobeoordeling had uitgevoerd betreffende de voortgezette exploitatie van oude, in de Sovjet-Unie gebouwde luchtvaartuigen, hetgeen ertoe leidde dat 50 % van deze in het Sudanese register opgenomen luchtvaartuigen aan de grond werd gehouden.

(106) Op 4 juni 2013 verstrekte de SCAA aan de Commissie een kopie van haar AOC-register waarin achttien luchtvaartmaatschappijen met AOC's waren opgenomen, waarvan er zes waren geschorst. Zij verstrekte ook nadere gegevens over de intrekking van de AOC's van Attico Airlines (AOC nr. 023); Sudanese States Aviation Company (AOC nr. 010); Azza Air Transport (AOC nr. 012); Almajarah Aviation (AOC nr. 049); Helilift (AOC nr. 042); en Feeder Airlines (AOC nr. 50). Op basis van de informatie van de SCAA moet bijlage A dienovereenkomstig worden bijgewerkt.

(107) De SCAA gaf op 25 juni 2013 een uiteenzetting voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. De SCAA was vergezeld van de directeur-generaal van de Arabische Burgerluchtvaartcommissie (ACAC), die erkende dat de veiligheidslijst van de EU een katalysator kan zijn voor landen om systemische veiligheidsproblemen aan te pakken. Hij nam nota van de voordelen van samenwerking in een regionale context en legde de nadruk op de ondersteuning die de ACAC in dit verband biedt.

(108) Naast de punten van de vergadering op 29 april 2013, stelde de SCAA het Comité in kennis van de plannen om het inspectiepersoneel te laten deelnemen aan de ICAO-cursus voor inspecteurs in juli en augustus 2013 en over het schrappen van alle luchtvaartuigen van het type Tupolev TU134 en Antonov AN12 uit het Sudanese luchtvaartuigregister, gepland voor juli 2013. De SCAA deelde ook mee dat alle luchtvaartmaatschappijen in Sudan tegen eind 2013 moeten voldoen aan de veiligheidseisen.

(109) Het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart was verheugd over de belangrijke vooruitgang die de bevoegde autoriteiten van Sudan hebben geboekt bij het verhelpen van de door de ICAO geconstateerde tekortkomingen, maar erkende dat zowel de SCAA als de luchtvaartmaatschappijen onder haar toezicht nog een lange weg te gaan hebben voor ze volledig aan de ICAO-normen beantwoorden. Daarom zal de Commissie de vooruitgang van de SCAA nauwgezet blijven controleren met het oog op verdere evaluatie van de zaak tijdens de volgende vergaderingen van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

Conviasa

(110) Voor één luchtvaartmaatschappij die geregistreerd is in de Bolivariaanse Republiek Venezuela, Conviasa, geldt sinds april 2012 een exploitatieverbod gezien de zeer slechte prestaties tijdens SAFA-controles, verscheidene ongevallen en het uitblijven van een adequaat antwoord op de informatieverzoeken van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart. Vervolgens keurde de Commissie samen met de bevoegde autoriteiten van Venezuela op 18 juni 2012 een routekaart goed voor het verhelpen van de vastgestelde veiligheidstekortkomingen en de herziening van het besluit van de Unie.

(111) Het overleg met de Venezolaanse burgerluchtvaartautoriteit (INAC) werd in 2013 verdergezet, om na te gaan of Venezuela vooruitgang boekt bij de verdere verbetering van het toezicht op de luchtvaartmaatschappijen en te garanderen dat Conviasa blijft werken aan de verbetering van de veiligheidstoestand om volledig te voldoen aan de internationale normen.

(112) In mei 2013 verstrekten de bevoegde autoriteiten van Venezuela, via de bevoegde Spaanse autoriteiten, aan de Commissie een reeks schriftelijke opmerkingen over de tenuitvoerlegging van een aantal acties van de in juni 2012 goedgekeurde routekaart.

(113) Hierna hield de Commissie, bijgestaan door het EASA, op 7 juni 2013 overleg met de INAC en Conviasa. Conviasa gaf een uitvoerige uiteenzetting over de uitgevoerde verbeteringen om de bevindingen van eerdere SAFA-inspecties te verhelpen, over de uit de ongelukken getrokken lessen en de aanbevelingen naar aanleiding daarvan, en over de wijzigingen die na de laatste INAC-audit waren doorgevoerd. Met name benadrukte Conviasa haar systeem van op SAFA lijkende controles vóór de vlucht en de verbetering van de systemen voor veiligheidsbeheer, de algemene kwaliteit, het onderhoud en de permanente luchtwaardigheidsprocessen. Conviasa gaf ook toelichting bij haar uitbreidingsplannen en de vernieuwing van de vloot in de komende jaren, met de geleidelijke uitfasering van de verouderende luchtvaartuigen van het type Boeing B737-200 en B737-300 en de versnelling van de reeds begonnen invoering van de nieuwe luchtvaartuigen van het type Embraer ERJ 190.

(114) De INAC gaf een uiteenzetting over haar interne structuur en mechanismen, verstrekte gedetailleerde informatie over de procedures voor het behandelen van de resultaten van de SAFA-controles door de EU van Venezolaanse luchtvaartmaatschappijen en ging verder in op de planning en uitvoering van haar toezichtactiviteiten, die weldra platforminspecties van de nationale luchtvaartmaatschappijen zullen omvatten. De INAC verklaarde ook dat het recente ICVM-bezoek van de ICAO, dat plaatsvond van 22 tot 28 mei 2013, zou moeten leiden tot een verbetering van het huidige uitvoeringsniveau van de ICAO-normen.

(115) De INAC gaf een uiteenzetting voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart op 26 juni 2013. Zij stelde het Comité in kennis van de onderwerpen die werden besproken tijdens de vergadering van 7 juni 2013.

(116) Ook Conviasa gaf een uiteenzetting voor het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart op 26 juni 2013. Zij informeerde het Comité over de onderwerpen die werden besproken tijdens de vergadering van 7 juni 2013 en benadrukte dat zij, indien zij haar activiteiten in de Unie weer zou mogen hervatten, een gemengde exploitatievorm zou toepassen, waarbij de exploitatie van haar eigen Airbus A340-200 zou worden gecombineerd met een wet lease van een gelijkwaardig type luchtvaartuig.

(117) Op basis van de doorlichting door Spanje, het recente bezoek van de ICAO en de uiteenzetting van de INAC en Conviasa, was het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart verheugd over de belangrijke en omvangrijke vorderingen bij het verhelpen van de gebreken die door het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart in 2012 waren vastgesteld. Rekening houdend met deze vooruitgang wordt op basis van de gemeenschappelijke criteria geoordeeld dat Conviasa uit bijlage A moet worden geschrapt.

(118) De lidstaten zullen de daadwerkelijke naleving van de relevante veiligheidsnormen controleren door bij platforminspecties prioriteit te geven aan luchtvaartuigen van in Venezuela geregistreerde luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig Verordening (EU) nr. 965/2012.

(119) Als uit de resultaten van platforminspecties of uit andere relevante veiligheidsinformatie zou blijken dat de internationale veiligheidsnormen niet worden nageleefd, zal de Commissie genoodzaakt zijn maatregelen te nemen overeenkomstig Verordening (EG) nr. 2111/2005.

(120) In het kader van de actualisering van de bijlagen wordt in artikel 8, lid 2, van Verordening (EG) nr. 2111/2005 erkend dat besluiten snel en, indien passend, op urgente wijze worden genomen, gelet op de gevolgen voor de veiligheid. Ervaring met het bijwerken van de bijlagen heeft tevens aangetoond dat het, ter bescherming van gevoelige informatie en voor de minimalisering van commerciële gevolgen, van essentieel belang is dat de besluiten in het kader van de actualisering van de lijst zeer snel na goedkeuring ervan worden bekendgemaakt en in werking treden.

(121) Verordening (EG) nr. 474/2006 dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd.

(122) De in deze verordening opgenomen maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité inzake veiligheid van de luchtvaart.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EG) nr. 474/2006 wordt als volgt gewijzigd:

1. Bijlage A wordt vervangen door bijlage A bij deze verordening.

2. Bijlage B wordt vervangen door bijlage B bij deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 10 juli 2013.

Voor de Commissie,
namens de voorzitter,
Siim KALLAS
Vicevoorzitter

BIJLAGE A

LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EEN VOLLEDIG EXPLOITATIEVERBOD IS OPGELEGD IN DE EU [1]

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de lucht-vaart-maatschap-pij	Land van de luchtvaart-maatschappij
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republiek Ghana
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Afghanistan die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Islamitische Republiek Afghanistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islamitische Republiek Afghanistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islamitische Republiek Afghanistan
PAMIR AIRLINES	Onbekend	PIR	Islamitische Republiek Afghanistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islamitische Republiek Afghanistan
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Angola die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van TAAG Angola Airlines opgenomen in bijlage B, inclusief			**Republiek Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republiek Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republiek Angola
AIR GICANGO	009	Onbekend	Republiek Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republiek Angola
AIR NAVE	017	Onbekend	Republiek Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Onbekend	Republiek Angola
DIEXIM	007	Onbekend	Republiek Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Onbekend	Republiek Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republiek Angola
HELIANG	010	Onbekend	Republiek Angola
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Onbekend	Republiek Angola
MAVEWA	016	Onbekend	Republiek Angola

[1] De in bijlage A vermelde luchtvaartmaatschappijen kunnen toestemming krijgen om verkeersrechten uit te oefenen door luchtvaartuigen met bemanning te huren ("wet lease") van luchtvaartmaatschappijen waaraan geen exploitatieverbod is opgelegd, voor zover de geldende veiligheidsvoorschriften worden nageleefd.

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de lucht-vaart-maatschap-pij	Land van de luchtvaart-maatschappij
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republiek Angola
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Benin die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Benin**
AERO BENIN	PEA nr. 014/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	AEB	Republiek Benin
AFRICA AIRWAYS	Onbekend	AFF	Republiek Benin
ALAFIA JET	PEA nr. 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/ SCS	Onbekend	Republiek Benin
BENIN GOLF AIR	PEA nr. 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republiek Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA nr. 013/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republiek Benin
COTAIR	PEA nr. 015/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	COB	Republiek Benin
ROYAL AIR	PEA nr. 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republiek Benin
TRANS AIR BENIN	PEA nr. 016/MDCTTTATP-PR/ ANAC/DEA/SCS	TNB	Republiek Benin
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Republiek Congo die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republiek Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Onbekend	Republiek Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Onbekend	Republiek Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republiek Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republiek Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Onbekend	Republiek Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Onbekend	Republiek Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republiek Congo

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de lucht-vaart-maatschap-pij	Land van de luchtvaart-maatschappij
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Democratische Republiek Congo (DRC) die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Democratische Republiek Congo (DRC)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/ 002/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/ 007/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0112/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/ 0122/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/ 0053/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/ 0056/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/ 00625/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 029/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 051/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Democratische Republiek Congo (DRC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/ 0028/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 048/09	ABB	Democratische Republiek Congo (DRC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0064/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Democratische Republiek Congo (DRC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0078/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 059/2012	EXY	Democratische Republiek Congo (DRC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/ 0050/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de lucht-vaart-maatschap-pij	Land van de luchtvaart-maatschappij
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 040/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 0196/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 037/2008	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0126/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/ 0027/2008	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/ 0082/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0051/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/ 011/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/ 0060/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSI-NESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/ 0065/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0011/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/ 0083/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/ 0092/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/ 0059/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 001/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
LIGNES AÉRIENNES CONGOLAISES (LAC)	Ministeriële handtekening (ordonnantie nr. 78/205)	LCG	Democratische Republiek Congo (DRC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 009/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/ 00/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de lucht-vaart-maatschap-pij	Land van de luchtvaart-maatschappij
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 086/2011	OKP	Democratische Republiek Congo (DRC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 0066/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/ 021/2008	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 056/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/ 0081/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 0084/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/ 0085/2010	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/ 073/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/ 004/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/ 0247/2011	Onbekend	Democratische Republiek Congo (DRC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/ 039/2008	WDA	Democratische Republiek Congo (DRC)
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Djibouti die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Onbekend	DAO	Djibouti
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Equatoriaal Guinea die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Equatoriaal Guinea**
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/ DGAC/SOPS	Onbekend	Equatoriaal Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/ DGAC/SOPS	CEL	Equatoriaal Guinea

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de lucht-vaart-maatschap-pij	Land van de luchtvaart-maatschappij
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/ DGAC/SOPS	Onbekend	Equatoriaal Guinea
TANGO AIRWAYS	Onbekend	Onbekend	Equatoriaal Guinea
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Eritrea die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Eritrea**
ERITREAN AIRLINES	AOC nr. 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC nr. 005	NAS	Eritrea
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Indonesië die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, EkspresTransportasiAntarbenua en Indonesia Air Asia, inclusief			**Republiek Indonesië**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Onbekend	Republiek Indonesië
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Onbekend	Republiek Indonesië
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Onbekend	Republiek Indonesië
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	Onbekend	Republiek Indonesië
ASCO NUSA AIR	135-022	Onbekend	Republiek Indonesië
ASI PUDJIASTUTI	135-028	Onbekend	Republiek Indonesië
AVIASTAR MANDIRI	135-029	Onbekend	Republiek Indonesië
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republiek Indonesië
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Onbekend	Republiek Indonesië
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republiek Indonesië
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republiek Indonesië
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republiek Indonesië
EASTINDO	135-038	Onbekend	Republiek Indonesië
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Onbekend	Republiek Indonesië
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Onbekend	Republiek Indonesië
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republiek Indonesië
HEAVY LIFT	135-042	Onbekend	Republiek Indonesië
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republiek Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de lucht-vaart-maatschap-pij	Land van de luchtvaart-maatschappij
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Onbekend	Republiek Indonesië
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	Onbekend	Republiek Indonesië
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republiek Indonesië
KAL STAR	121-037	KLS	Republiek Indonesië
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republiek Indonesië
KOMALA INDONESIA	135-051	Onbekend	Republiek Indonesië
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republiek Indonesië
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republiek Indonesië
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	Onbekend	Republiek Indonesië
MARTABUANA ABADION	135-049	Onbekend	Republiek Indonesië
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Onbekend	Republiek Indonesië
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republiek Indonesië
MIMIKA AIR	135-007	Onbekend	Republiek Indonesië
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Onbekend	Republiek Indonesië
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	Onbekend	Republiek Indonesië
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Onbekend	Republiek Indonesië
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	Onbekend	Republiek Indonesië
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Onbekend	Republiek Indonesië
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republiek Indonesië
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Onbekend	Republiek Indonesië
PURA WISATA BARUNA	135-025	Onbekend	Republiek Indonesië
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republiek Indonesië
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Onbekend	Republiek Indonesië
SKY AVIATION	135-044	Onbekend	Republiek Indonesië
SMAC	135-015	SMC	Republiek Indonesië
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republiek Indonesië
SURVEI UDARA PENAS	135-006	Onbekend	Republiek Indonesië

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de lucht-vaart-maatschap-pij	Land van de luchtvaart-maatschappij
SURYA AIR	135-046	Onbekend	Republiek Indonesië
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	Onbekend	Republiek Indonesië
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	Onbekend	Republiek Indonesië
TRAVEL EXPRESS AVIATION SER-VICE	121-038	XAR	Republiek Indonesië
TRAVIRA UTAMA	135-009	Onbekend	Republiek Indonesië
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republiek Indonesië
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republiek Indonesië
UNINDO	135-040	Onbekend	Republiek Indonesië
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republiek Indonesië
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Kazachstan die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van Air Astana, inclusief			**Republiek Kazachstan**
AIR ALMATY	AK-0453-11	LMY	Republiek Kazachstan
AIR TRUST AIRCOMPANY	AK-0455-12	RTR	Republiek Kazachstan
ASIA CONTINENTAL AIRLINES	AK-0317-12	CID	Republiek Kazachstan
ATMA AIRLINES	AK-0437-10	AMA	Republiek Kazachstan
AVIA-JAYNAR / AVIA-ZHAYNAR	AK-067-12	SAP	Republiek Kazachstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0442-11	BBS	Republiek Kazachstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republiek Kazachstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	AK-0456-12	BRY	Republiek Kazachstan
COMLUX-KZ	AK-0449-11	KAZ	Republiek Kazachstan
DETA AIR	AK-0458-12	DET	Republiek Kazachstan
EAST WING	AK-0465-12	EWZ	Republiek Kazachstan
LUK AERO (FORMER EASTERN EX-PRESS)	AK-0464-12	LIS	Republiek Kazachstan
EURO-ASIA AIR	AK-0441-11	EAK	Republiek Kazachstan
EURO-ASIA AIR INTERNATIONAL	AK-0445-11	KZE	Republiek Kazachstan
FLY JET KZ	AK-0446-11	FJK	Republiek Kazachstan

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de lucht-vaart-maatschap-pij	Land van de luchtvaart-maatschappij
INVESTAVIA	AK-0447-11	TLG	Republiek Kazachstan
IRTYSH AIR	AK-0439-11	MZA	Republiek Kazachstan
JET AIRLINES	AK-0459-12	SOZ	Republiek Kazachstan
JET ONE	AK-0468-12	JKZ	Republiek Kazachstan
KAZAIR JET	AK-0442-11	KEJ	Republiek Kazachstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republiek Kazachstan
KAZAVIASPAS	AK-0452-11	KZS	Republiek Kazachstan
MEGA AIRLINES	AK-0462-12	MGK	Republiek Kazachstan
PRIME AVIATION	AK-0448-11	PKZ	Republiek Kazachstan
SAMAL AIR	AK-0454-12	SAV	Republiek Kazachstan
SEMEYAVIA	AK-450-11	SMK	Republiek Kazachstan
SCAT	AK-0460-12	VSV	Republiek Kazachstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0438-11	JTU	Republiek Kazachstan
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Kirgizische Republiek die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Kirgizische Republiek**
SKY BISHKEK	Onbekend	BIS	Kirgizische Republiek
AIR MANAS	17	MBB	Kirgizische Republiek
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kirgizische Republiek
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kirgizische Republiek
CLICK AIRWAYS	11	CGK	Kirgizische Republiek
STATE AVIATION ENTERPRISE UNDER THE MINISTRY OF EMERGENCY SITUATIONS (SAEMES)	20	DAM	Kirgizische Republiek
AIR BISHKEK (VOORHEEN EASTOK AVIA)	15	EAA	Kirgizische Republiek
KYRGYZ TRANS AVIA	31	KTC	Kirgizische Republiek
KYRGYZSTAN	03	LYN	Kirgizische Republiek
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kirgizische Republiek

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de lucht-vaart-maatschap-pij	Land van de luchtvaart-maatschappij
S GROUP AVIATION	6	SGL	Kirgizische Republiek
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kirgizische Republiek
SKY WAY AIR	39	SAB	Kirgizische Republiek
SUPREME AVIATION	40	SGK	Kirgizische Republiek
VALOR AIR	07	VAC	Kirgizische Republiek
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Liberia die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving.			**Liberia**
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Republiek Gabon die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van Gabon Airlines, Afrijet en SN2AG, opgenomen in bijlage B, inclusief			**Republiek Gabon**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republiek Gabon
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republiek Gabon
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republiek Gabon
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republiek Gabon
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republiek Gabon
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republiek Gabon
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republiek Gabon
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Republiek Mozambique die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Mozambique**
AERO-SERVICOS SARL	MOZ-08	Onbekend	Republiek Mozambique
AEROVISAO DE MOZAMBIQUE	Onbekend	Onbekend	Republiek Mozambique
CFA MOZAMBIQUE	MOZ-10	Onbekend	Republiek Mozambique
CFM-TRANSPORTES E TRABALHO AEREO SA	MOZ-07	Onbekend	Republiek Mozambique

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de lucht-vaart-maatschap-pij	Land van de luchtvaart-maatschappij
COASTAL AVIATION	MOZ-15	Onbekend	Republiek Mozambique
CR AVIATION	MOZ-14	Onbekend	Republiek Mozambique
EMILIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Onbekend	Republiek Mozambique
ETA AIR CHARTER LDA	MOZ-04	Onbekend	Republiek Mozambique
HELICOPTEROS CAPITAL	MOZ-11	Onbekend	Republiek Mozambique
KAYA AIRLINES	MOZ-09	KYY	Republiek Mozambique
MOZAMBIQUE AIRLINES (LINHAS AEREAS DE MOÇAMBIQUE)	MOZ-01	LAM	Republiek Mozambique
MOZAMBIQUE EXPRESS/MEX	MOZ-02	MXE	Republiek Mozambique
UNIQUE AIR CHARTER	MOZ-13	Onbekend	Republiek Mozambique
SAFARI AIR	MOZ-12	Onbekend	Republiek Mozambique
TTA SARL	MOZ-16	Onbekend	Republiek Mozambique
VR CROPSPRAYERS LDA	MOZ-06	Onbekend	Republiek Mozambique
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van de Filipijnen die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, met uitzondering van Philippine Airlines, inclusief			**Republiek der Filipijnen**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republiek der Filipijnen
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republiek der Filipijnen
AIR JUAN AVIATION	2013053	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	Onbekend	Republiek der Filipijnen
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CEBU PACIFIC AIR	2009002	CEB	Republiek der Filipijnen

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de lucht-vaart-maatschap-pij	Land van de luchtvaart-maatschappij
CM AERO SERVICES	20110401	Onbekend	Republiek der Filipijnen
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Onbekend	Republiek der Filipijnen
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Onbekend	Republiek der Filipijnen
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Onbekend	Republiek der Filipijnen
INTERISLAND AIRLINES	2010023	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republiek der Filipijnen
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	Onbekend	Republiek der Filipijnen
LION AIR	2009019	Onbekend	Republiek der Filipijnen
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Onbekend	Republiek der Filipijnen
MAGNUM AIR	2012051	Onbekend	Republiek der Filipijnen
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Onbekend	Republiek der Filipijnen
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Onbekend	Republiek der Filipijnen
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Onbekend	Republiek der Filipijnen
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	Onbekend	Republiek der Filipijnen
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SE-AIR) INTERNATIONAL	2012052	Onbekend	Republiek der Filipijnen
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Onbekend	Republiek der Filipijnen
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Onbekend	Republiek der Filipijnen
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Onbekend	Republiek der Filipijnen
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republiek der Filipijnen
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sao Tomé en Principe die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Sao Tomé en Principe**
AFRICA CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Sao Tomé en Principe
BRITISH GULF INTERNATIONAL COMPANY LTD	01/AOC/2007	BGI	Sao Tomé en Principe

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de lucht-vaart-maatschap-pij	Land van de luchtvaart-maatschappij
EXECUTIVE JET SERVICES	03/AOC/2006	EJZ	Sao Tomé en Principe
GLOBAL AVIATION OPERATION	04/AOC/2006	Onbekend	Sao Tomé en Principe
GOLIAF AIR	05/AOC/2001	GLE	Sao Tomé en Principe
ISLAND OIL EXPLORATION	01/AOC/2008	Onbekend	Sao Tomé en Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Sao Tomé en Principe
TRANSAFRIK INTERNATIONAL LTD	02/AOC/2002	TFK	Sao Tomé en Principe
TRANSCARG	01/AOC/2009	Onbekend	Sao Tomé en Principe
TRANSLIZ AVIATION (TMS)	02/AOC/2007	TLZ	Sao Tomé en Principe
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sierra Leone die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	Onbekend	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	Onbekend	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	Onbekend	Onbekend	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	Onbekend	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	Onbekend	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	Onbekend	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	Onbekend	Onbekend	Sierra Leone
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Sudan die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Republiek Sudan**
ALFA AIRLINES	054	AAJ	Republiek Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	015	MGG	Republiek Sudan
BADER AIRLINES	035	BDR	Republiek Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	029	BNT	Republiek Sudan
BLUE BIRD AVIATION	011	BLB	Republiek Sudan
DOVE AIRLINES	052	DOV	Republiek Sudan
ELIDINER AVIATION	008	DND	Republiek Sudan

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC) of van de exploitatievergunning	ICAO-identificatie-nummer van de lucht-vaart-maatschap-pij	Land van de luchtvaart-maatschappij
FOURTY EIGHT AVIATION	053	WHB	Republiek Sudan
GREEN FLAG AVIATION	017	Onbekend	Republiek Sudan
HELEJETIC AIR	057	HJT	Republiek Sudan
KATA AIR TRANSPORT	009	KTV	Republiek Sudan
KUSH AVIATION	060	KUH	Republiek Sudan
MARSLAND COMPANY	040	MSL	Republiek Sudan
MID AIRLINES	025	NYL	Republiek Sudan
NOVA AIRLINES	046	NOV	Republiek Sudan
SUDAN AIRWAYS	001	SUD	Republiek Sudan
SUN AIR COMPANY	051	SNR	Republiek Sudan
TARCO AIRLINES	056	TRQ	Republiek Sudan
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Swaziland die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Swaziland**
SWAZILAND AIRLINK	Onbekend	SZL	Swaziland
Alle luchtvaartmaatschappijen die geregistreerd zijn door de autoriteiten van Zambia die verantwoordelijk zijn voor toezicht op de naleving van de regelgeving, inclusief			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

BIJLAGE B

LIJST VAN LUCHTVAARTMAATSCHAPPIJEN WAARAAN EXPLOITATIEBEPERKINGEN ZIJN OPGELEGD IN DE EU [1]

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC)	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de luchtvaartmaatschappij	Types luchtvaartuigen waarvoor de beperkingen gelden	Registratiekenteken(s) en, indien beschikbaar, serienummer(s)	Land van registratie
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	DPRK	De volledige vloot, met uitzonde-ring van: twee lucht-vaar-tuigen van het type TU-204	De volledige vloot, met uitzondering van: P-632, P-633	DPRK
AFRIJET [1]	002/MTAC/ANAC-G/ DSA	ABS	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzonde-ring van: twee luchtvaar-tuigen van het type Falcon 50, twee luchtvaar-tuigen van het type Falcon 900	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR	Republiek Gabon
AIR ASTANA [2]	AK-0443-11	KZR	Kazachstan	De volledige vloot, met uitzonde-ring van: luchtvaar-tuigen van het type Boeing B767, luchtvaar-tuigen van het type Boeing B757, luchtvaar-tuigen van het type Airbus A319/320/321	De volledige vloot, met uitzondering van: luchtvaartui-gen van de Boeing B767-vloot, zoals vermeld op het AOC; lucht-vaartui-gen van de Boeing B757-vloot, zoals vermeld op het AOC; luchtvaartui-gen van de Airbus A319/320/-321-vloot, zoals vermeld op het AOC	Aruba (Konink-rijk der Neder-landen)
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Republiek Ghana	De volledige vloot, met uitzonde-ring van: twee luchtvaar-tuigen van het type DC8-63F	De volledige vloot, met uitzondering van: 9G-TOP en 9G-RAC	Republiek Ghana
AIR MADAGAS-CAR	5R-M01/2009	MDG	Madagaskar	De volledige vloot, met uitzonde-ring van: drie luchtvaar-tuigen van het type Boeing B737-300, twee luchtvaar-tuigen van het type ATR 72-500, één luchtvaar-tuig van het type ATR 42-500, één luchtvaar-tuig van het type ATR 42-320 en drie luchtvaar-tui-gen van het type DHC 6-300	De volledige vloot, met uitzondering van: 5R-MFH, 5R-MFI, 5R-MFL, 5R-MJE, 5R-MJF, 5R-MJG, 5R-MVT, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF	Republiek Madagas-kar
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/ DGACM	KMD	Comoren	De volledige vloot, met uitzonde-ring van: LET 410 UVP	De volledige vloot, met uitzondering van: D6-CAM (851336)	Comoren
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzonde-ring van: één luchtvaar-tuig van het type Boeing B767-200	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-LHP	Republiek Gabon

[1] De in bijlage B vermelde luchtvaartmaatschappijen kunnen toestemming krijgen om verkeersrechten uit te oefenen door luchtvaartuigen met bemanning te huren ("wet lease") van luchtvaartmaatschappijen waaraan geen exploitatieverbod is opgelegd, voor zover de geldende veiligheidsnormen worden nageleefd.

Naam van de juridische entiteit van de luchtvaartmaatschappij, zoals vermeld op het AOC (en handelsnaam, indien verschillend)	Nummer van het Air Operator Certificate (AOC)	ICAO-identificatienummer van de luchtvaartmaatschappij	Land van de luchtvaartmaatschappij	Types luchtvaartuigen waarvoor de beperkingen gelden	Registratiekenteken(s) en, indien beschikbaar, serienummer(s)	Land van registratie
IRAN AIR ([4])	FS100	IRA	Islamitische Republiek Iran	De volledige vloot, met uitzonde-ring van: veertien luchtvaar-tuigen van het type Airbus A300, acht luchtvaar-tuigen van het type Airbus A310, één luchtvaar-tuig van het type Boeing B737	De volledige vloot, met uitzondering van: EP-IBA EP-IBB EP-IBC EP-IBD EP-IBG EP-IBH EP-IBI EP-IBJ EP-IBM EP-IBN EP-IBO EP-IBS EP-IBT EP-IBV EP-IBX EP-IBZ EP-ICE EP-ICF EP-IBK EP-IBL EP-IBP EP-IBQ EP-AGA	Islamiti-sche Republiek Iran
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republiek Gabon	De volledige vloot, met uitzonde-ring van: één luchtvaar-tuig van het type Challen-ger CL-601, één luchtvaar-tuig van het type HS-125-800	De volledige vloot, met uitzondering van: TR-AAG, ZS-AFG	Republiek Gabon; Republiek Zuid-Afrika
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republiek Angola	De volledige vloot, met uitzonde-ring van: vijf luchtvaar-tuigen van het type Boeing B777 en vier luchtvaar-tuigen van het type Boeing B737-700	De volledige vloot, met uitzondering van: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ	Republiek Angola

([1]) Afrijet mag voor zijn huidige activiteiten in de Europese Unie alleen gebruikmaken van de vermelde luchtvaartuigen.
([2]) Air Astana mag zijn huidige activiteiten in de EU alleen uitvoeren met de vermelde specifieke luchtvaartuigen, voor zover deze luchtvaartuigen in Aruba zijn geregistreerd en alle wijzigingen van het AOC tijdig worden ingediend bij de Commissie en Eurocontrol.
([3]) Gabon Airlines mag voor zijn huidige activiteiten in de Europese Unie alleen gebruikmaken van de vermelde luchtvaartuigen.
([4]) Iran Air mag naar de Europese Unie vliegen met bepaalde luchtvaartuigen, onder de voorwaarden die zijn uiteengezet in overweging 69 van Verordening (EU) nr. 590/2010, PB L 170 van 6.7.2010, blz. 15.